

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

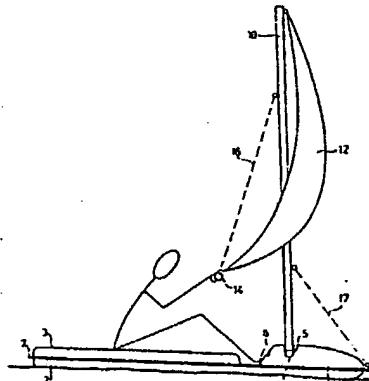
- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

INTERNATIONALE ANMELDUNG VERÖFFENTLICHT NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE
INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT)

(51) Internationale Patentklassifikation 3 : B63B 1/12, 35/72		A1	(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 83/ 00311 (43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 3. Februar 1983 (03.02.83)
<p>(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/HU82/00035</p> <p>(22) Internationales Anmeldedatum: 16. Juli 1982 (16.07.82)</p> <p>(31) Prioritätsaktenzeichen: 2098/81</p> <p>(32) Prioritätsdatum: 17. Juli 1981 (17.07.81)</p> <p>(33) Prioritätsland: HU</p> <p>(71) Anmelder (<i>für alle Bestimmungsstaaten ausser US</i>): AR-ANYKALÁSZ MGTSZ. [HU/HU]; Sajóvámos (HU).</p> <p>(72) Erfinder; und</p> <p>(75) Erfinder/Anmelder (<i>nur für US</i>): ÖRDÖGH, László [HU/HU]; Szajkó u. 11., H-1021 Budapest (HU). TÁTÁR, Péter [HU/HU]; Csopaki u.3/a., H-1022 Budapest (HU).</p> <p>(74) Anwalt: PATENTBUREAU DANUBIA; P.O. Box 198, Bajcsy Zsilinszky ut 16, H-1368 Budapest (HU).</p>		<p>(81) Bestimmungsstaaten: AT (europäisches Patent), AU, CH (europäisches Patent), DE (europäisches Patent), DK, FI, FR (europäisches Patent), GB (europäisches Patent), JP, NL (europäisches Patent), NO, SE (europäisches Patent), US.</p> <p>Veröffentlicht <i>Mit internationalem Recherchenbericht.</i></p>	
<p>(54) Title: MULTI-PURPOSE CATAMARAN HULL AND ACCESSORIES THEREOF</p> <p>(54) Bezeichnung: MEHRZWECK-KATAMARAN-SCHIFFSKÖRPER UND SEINE ZUBEHÖRE</p> <p>(57) Abstract</p> <p>A multi-purpose catamaran hull is comprised of two floats and one deck, and may be propelled, by means of its accessories, by wind force, mechanical power and/or muscular energy. The aim of the invention is to provide a hull which is perfectly appropriate for leisure activities and which may be used both by adults and children for a plurality of purposes. Said aim is reached by the fact that the front portion of the floats measured from the nose of the hull, corresponding preferably to one third of the total length of the hull, has the shape of a prominent bow. In each bow there is formed at least one bushing, preferably comprised of an open groove on the top, arranged perpendicularly to the symmetric plane of the hull and coaxially with respect to the bushing of the other bow. The component of the lowest bushing is arranged, when the hull is charged to the maximum admissible, above the water line, and preferably at its vicinity.</p> <p>(57) Zusammenfassung</p> <p>Mehrzweck-Katamaran-Schiffskörper, welcher aus zwei zusammenfallenden Einstellenschwimmkörpern, ferner aus einem Deck zusammengestellt ist und durch seine Zubehörteile mit Windkraft, mechanischer und/oder menschlicher Energie angetrieben werden kann. Die Aufgabe der Erfindung ist die Ausarbeitung einer ausgesprochenen zur spielerischen Unterhaltung geeigneten Lösung, welche von Erwachsenen und Kindern gleichweise zu mehreren Zwecken verwendbar ist. Diese Aufgabe ist gemäß der Erfindung dadurch gelöst, dass der von der Nase des Schiffskörpers gerechnete Vorderteil des Schwimmkörpers, zweckmässigerweise das erste Drittel der gesamtlänge des Schiffskörpers als ein hervorragender Schnabel ausgestaltet ist, in den Schnabeln wenigstens je ein Paar, zur Symmetriebeine des Schiffskörpers senkrechte und miteinander also koaxiale, zweckmässigerweise von oben geöffnete Nute ausgestaltete Buchsen ausgeformt sind, wo die am tiefsten liegende Komponente der Buchse(n) bei der höchstzulässigen Belastung des Schiffskörpers oberhalb der Wasserlinie, zweckmässigerweise in deren Nähe liegt.</p>			



LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Code, die zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AT	Österreich	KP	Demokratische Volksrepublik Korea
AU	Australien	LI	Liechtenstein
BE	Belgien	LK	Sri Lanka
BR	Brasilien	LU	Luxemburg
CF	Zentrale Afrikanische Republik	MC	Monaco
CG	Kongo	MG	Madagaskar
CH	Schweiz	MW	Malawi
CM	Kamerun	NL	Niederlande
DE	Deutschland, Bundesrepublik	NO	Norwegen
DK	Dänemark	RO	Rumania
FI	Finnland	SE	Schweden
FR	Frankreich	SN	Senegal
GA	Gabun	SU	Soviet Union
GB	Vereinigtes Königreich	TD	Tschad
HU	Ungarn	TG	Togo
JP	Japan	US	Vereinigte Staaten von Amerika

MEHRZWECK-KATAMARAN-SCHIFFSKÖRPER
UND SEINE ZUBEHÖRE

Der Gegenstand der Erfindung ist ein Mehrzweck-Katamaran-Schiffskörper, welcher aus zwei zusammenfallenden Einstellenschwimmkörpern und aus einem Deck zusammengestellt ist, und durch seine Zubehör mit Windkraft, mechanischer und/oder menschlicher Energie angetrieben werden kann.

Während der jahrtausendenlangen Geschichte der Segelschiffahrt wurden viele Schiffstypen und Beeskulungen bekannt, deren vervollkommenen Varianten bei den heutigen meist für Sportzwecke dienenden Typen erkennbar sind.

Der mit Doppelrumpf versehene sogenannte Katamaran-Schiffskörper ist ein sowohl mit Rudern als auch mit Segel angetriebenes, seit uralten Zeiten verwendetes Fahrzeug der pazifischen Inselwelt, welches auch in der modernen Personen- und Fährschiffahrt infolge seiner eigenartigen Vorteile, besonders seiner Stabilität aufgehalten ist. Sein Wesen besteht darin, dass zwei selbständige Schwimmkörper mit einem gemeinsamen Deck zusammengehalten sind.



- 2 -

Hinsichtlich der Betakelung sind unsere Untersuchungen nur auf solche bekannte Lösungen begrenzt, welche im Verhältnis zum Schiffskörper frei verstellbar sind.

Die Beschreibung des deutschen Gebrauchsmusters Nr. I 955 324 macht eine solche Lösung bekannt, bei welcher das Segeltuch auf einen Rahmen gespannt ist und der Segler den Rahmen in den Händen hält.

Der Nachteil dieser Lösung ist, dass einerseits ihre Anwendung sogar bei schwachem Wind eine grosse Kraft und Bewanderheit erfordert, andererseits bestenfalls bei Backwind und Seitenwind verwendbar ist, d.h. zur sogenannten Kreuzfahrt völlig ungeeignet ist.

Die Betakelung eines der heute hochmodernen Sportmittels, des "Wind Surf" wurde aus der amerikanischen Patentschrift Nr. 3 487 800 bekannt. Dessen Wesen besteht darin, dass die gleichzeitig als Mast funktionierende Rahstange des Lateinsegels mit Gelenk zum Schiffskörper angeschlossen ist, sodass sie in jeder Richtung kippbar und in jeder Lage verdrehbar ist. Das Segeltuch ist in einer zweigabeligen Rahstange ausgespannt, deren eines Nock zum Mast gebunden ist. Der Segler, einen Arm der Rahstange im Hand haltend, steuert und treibt sein Schiff durch die Be-



- 3 -

wegung bzw. Einstellung des Mastes an.

Der Nachteil des Wind Surf besteht darin, dass es einerseits ausgesprochen zum Sport und Wettkampf geeignet ist, da seine Bedienung Gewandheit, Geschicklichkeit, bei mittelstarkem oder starkerem Wind eine bedeutende physikalische Bereitschaft erfordert, andererseits Kinder, jünger als 14 - 15 Jahre, die Betakelung von 4 - 5 m² Oberfläche nicht bedienen können, schliesslich seine Anschaffung kostspielig ist und ausschliesslich bestimmungsgemäss verwendet werden kann.

Die Aufgabe der Erfindung ist die Ausarbeitung einer ausgesprochen zur spielerische Unterhaltung geeigneten Lösung, welche von Erwachsenen und Kindern gleichweise zu mehreren Zwecken verwendbar ist.

Diese Aufgabe ist gemäss der Erfindung dadurch gelöst, dass der von der Nase des Schiffskörpers gerechnete Vorderteil, ^{des Schwimmkörpers} zweckmässigerweise das erste Drittel der Gesamtlänge des Schiffskörpers als ein hervorragender Schnabel ausgestaltet ist, in den Schnabeln wenigstens je ein Paar, zur Symmetriebene des Schiffskörpers senkrechte und miteinander als ko-axiale, zweckmässigerweise von oben geöffnete Nuten ausgestaltete Buchsen ausgeformt sind, wo die am tiefsten liegende Komponente der Buchse/n/ bei der



- 4 -

höchstzulässigen Belastung des Schiffskörpers oberhalb der Wasserlinie, zweckmässigerweise in deren Nähe liegt.

Die Erfindung wird im weiteren mit Hilfe der Zeichnungen einiger zweckmässigen Ausführungsbeispiele eingehend beschrieben. In der Zeichnung ist

Abbildung 1 die Seitenansicht der Grundvariante des Schiffkörpers,

Abbildung 2 die Aufsicht der Abbildung 1,

Abbildung 3 die Rückansicht der Abbildung 1,

Abbildung 4 die Rückansicht der Grundvariante der Betakelung,

Abbildung 5 die Rückansicht der mit Kreuzstab versehenen Betakelung,

Abbildung 6 die Rückansicht der rechtsseitigen Endlage der Betakelung gemäss Abbildung 5,

Abbildung 7 die Seitenansicht eines Seglers,

Abbildung 8 ein Teil einer anderen Seglervariante in Seitenansicht,

Abbildung 9 die Rückansicht einer weiteren, mit Kreuzstab versehenen Betakelung,

Abbildung 10 die Seitenansicht eines auf einem zweiten Schiffskörper gebauten Seglers,

Abbildung 11 die Seitenansicht der als Was-

- 5 -

—serfahrrad ausgestalteten Vari-
ante,

Abbildung 12 die Aufsicht der Abbildung 11.

In den Abbildungen 1 – 3 sind die Ansichten
der Grundvariante des Schiffskörpers gemäss der Er-
findung dargestellt. Der Schiffskörper – entsprechend
seinem Katamarancharakter – ist aus zwei zusammenfal-
lenden Einstellenschwimmkörpern 2, ferner aus einem
die obigen zusammenhaltenden Deck 3 zusammengebaut.

Der von der Nase des Schiffskörpers 1 ge-
rechnete Vorderteil der Schwimmkörper 2, zweckmässiger-
weise das erste Drittel der Gesamtlänge des Schiffs-
körpers ist als ein hervorragender Schnabel ausge-
staltet, d.h. zwischen den Schwimmkörpern 2 an dieser
Strecke kein Deck 3 ist. Demgemüss ist die Aufsicht
des Schiffskörpers 1 einem mit den Schäften in Fahrt-
richtung zeigenden, verzerrten U-Buchstabe ähnlich.

In den Schnabeln 4 sind je ein Paar, zur
Längsachse des Schiffskörpers 1 senkrechte und mitein-
ander als koaxiale, zweckmässigerweise von oben geöff-
nete Nuten ausgestaltete Buchsen 5 zur Aufnahme der
später zu beschreibenden Betankung und Schiffsachse
ausgeformt.

Die Buchsen 5 sind in solcher Weise ausge-
staltet, dass ihre zum Wasserspiegel nächstliegenden,

- 5 -

d.h. am tiefsten liegenden Komponente bei der höchstzulässigen Belastung des Schiffskörpers oberhalb der Wasserlinie liegen. Logisch kann diejenige Möglichkeit auch nicht ausgeschlossen sein, bei welcher diese ausgezeichneten Komponente gerade an der Wasserlinie liegen, praktisch ist diese Lösung aber nicht zweckmässig, da sogar der kleinste Wellenschlag die Geschwindigkeit des Schiffskörpers wesentlich vermindern.

Innerhalb des Schutzmanges können in den Schnabeln 4 sinngemäss mehrere Paare von Buchsen 5 ausgestaltet werden, da z.B. bei der Verwendung als Segelboot es vorteilhaft sein kann, die Lage der Bekleidung mit Rücksicht auf das Körpergewicht des Seglers einzustellen.

Die Buchsen 5 können selbstverständlich auch die in den Schnabeln 4 ausgeformten Bohrungen sein, in diesem Falle erfordern aber die Zubehör eine strukturelle Veränderung und auch der Zusammenbau des Fahrzeugs schwierig ist.

Bei der angeführten Ausführungsvariante ist der oberhalb der Vorderkante des Deckes 3 liegende Teil der Schnabel 4 als Fussholz 6 ausgestaltet, dessen Rolle später beschrieben wird.

Der Schiffskörper I ist zweckmässigerweise aus zwei vakuumverformten Halbstücken mit Hilfe der in



- 7 -

der in Trennungsebene des Werkzeuges liegenden Kanten
7 verklebt.

Die Festigkeitseigenschaften des als Schalenkonstruktion ausgestalteten Schiffskörpers I können durch den Einbau von Rippung, mit Schaumkunststofffüllung oder durch die Brechung der Schalenebenen verbessert werden.

Bei der in Abbildungen 1 - 3 dargestellten Varianten ist die Ebene der Schale mit einem, bei dem Heck des Schiffskörpers I, zweckmässigerweise in dem Deck 3 ausgeformten Sitz 8 gebrochen. In dem Sitz 8 kann ein Verbrennungs- oder elektrischer Aussenbordmotor von beliebiger Ausführung befestigt werden.

Anstatt des Sitzes 8 kann Aussteifung mit gleichem Zweck und gleicher Ausformung auch in den Schwimmkörpern 2 ausgestaltet werden.

Für den Brennstoftank oder Akkumulator des gegebenen Motors kann /können/ weiterer /weitere/ - gleichzeitig auch die Festigkeit erhöhender /erhöhende/ - Sitz/e/ an jedem anderen Punkt des Schiffskörpers ausgestaltet werden.

Die eingehende Beschreibung wird nun mit der Darlegung der zum, in Abbildungen 1 - 3 dargestellten Schiffskörper I entwickelten Bekleidung fortgesetzt.



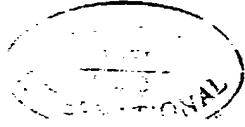
- 3 -

Die Mastkonstruktion 9 der Betakelung gemäss der Erfindung ist aus dem Mast 10 und aus der dazu senkrechten Achse 11 als ein verkehrt stehendes T-Buchstabe zusammengestellt. Bei den in Abbildungen 4 - 6 dargestellten Varianten sind der Mast 10 und die Achse 11 stief, zweckmässigerweise mit Schweissverbindung vereinigt.

Die obere Piek des zweckmässigerweise in gleichschenkelliger Dreieckform hergestellten Segels 12 ist an der nach dem Bug des Schiffskörpers 1 liegenden Seite der Spitze des Mastes 10 - in unserem Falle, infolge der Rückansicht, hinter der Ebene der Zeichnung - aufgehängt. Zu unteren Pieken des Segels 12 sind je ein Lenkseil 13 befestigt.

Bei der in Abbildungen 5 - 6 dargestellten Variante sind die unteren Pieke des Segels 12 zu einem Kreuzstab 14, zweckmässigerweise mit Hilfe der Lenkseile 13 gebunden. Der Kreuzstab 14 ist im Verhältnis zum Schiffskörper 1 hinter dem Mast 10, d.h. vor der Ebene der Zeichnung angeordnet.

In unserem Falle sind an den Enden des Kreuzstabes 14 je eine auf den Mast 10 sitzbare Gabel 15 montiert. In beiden im Verhältnis zum Mast 10 Grenzlagen des Segels 12 kann man, die Gable 15 an den Mast 10 sitzend, eine zur Kreuzfahrt auch geeignete Betakelung erhalten, wie sie in Abbildung 6 sichtbar ist.



- 9 -

Bei der angeführten Variante ist der Kreuzstab 14 mit einer Strupfe 16 an dem Mast 10 aufgehängt.

In Abbildung 7 ist die Seitenansicht des, aus dem oben beschriebenen Schiffskörper I und aus der Betakelung gemäss den Abbildungen 5 - 6 zusammengestellten Segelboots dargestellt.

Die Achse II der Mastkonstruktion 9 ist in den Buchsen 5 in der Symmetriebene des Schiffskörpers I, d.h. in der Ebene der Zeichnung kippbar gelagert. Die bis zur äusseren Ebene des Schiffskörpers I hervorragenden Enden der Achse II sind mit in der Zeichnung nicht dargestellten Elementen, zweckmässigerweise mit je einem Gummigurt mit dem Schiffskörper I verbunden.

Die Lage des Mastes 10 bei Segelfahrt ist mit zwei, zu den Schnabeln 4 gebundenen Seilen 17 bestimmt.

Das Segelboot ist in solcher Weise montiert, dass in die Buchsen 5 des am Wasser liegenden Schiffskörpers I, im Falle mehrerer Buchsenpaare 5 in das, nach den Erfahrungen des Seglers meist entsprechende Paar, die Achse II der Mastkonstruktion 9 der zusammengebauten Betakelung gepasst und mit den oben erwähnten Gummigurten befestigt werden soll.



- 10 -

Die am Wasserspiegel liegende Betakelung ist mit gestrichelter Linie symbolisch dargestellt.

Der Segler nimmt nun Platz am Schiffskörper I, legt seine Füsse auf die Fusstützen und den Kreuzstab in Hand nehmend, zieht den Mast 10 mit der Strupfe 16 hoch.

In Abbildung 7 ist eine Segelfahrt mit Achterwind dargestellt, es ist aber leicht vorstellbar, dass, der Windrichtung entsprechend, das Segel 12 durch die Verdrehung und/oder Verschiebung des Kreuzstabes 14, durch die Veränderung der Länge der Lenkselle 13 in die entsprechende Richtung gestellt werden kann. Die Steuerung des Schiffskörpers I ist, zum "Wind Surf" ähnlich, mit Hilfe des Segels 12 und durch die Versetzung des Schwerpunktes des Seglers in Seitenrichtung, d.h. durch die Umkipfung des Schiffskörpers I gleichweise möglich.

In Abbildung 8 ist die Seitenansicht des Details einer weiteren Segelbootsvariante dargestellt. Da sind in den Schnabeln 4 zwei oder mehrere Paare von Buchsen 5 ausgestaltet und aus diesen ist das von der Nase des Schiffskörpers I gerechnet zweite oder letzte Paar unmittelbar vor der Vorderkante des Dekkes 3 angeordnet. Die tiefst liegende Komponente dieser Buchsen 5 liegt in der Höhe der oberen Ebene des



- 11 -

Deckes 3 oder - gemäss der Zeichnung - der oberen Ebene des in dem Deck 3 ausgeformten Sitzes 18.

Mit dem Mast 10 und mit der Achse 11 ist eine Fläche einer Platte 19 vom L-Querschnitt 19 steif verbunden, während die andere Fläche während der Segelfahrt am Deck 3 oder am Sitz 18 gestützt ist. Dadurch ist das oben dargestellte Seil 17 selbstverständlich unnötig.

In Abbildung 9 ist eine weitere, mit Kreuzstab versehene Betakelungsvariante in Rückansicht dargestellt. Hier ist der Mast 10 der Mastkonstruktion 9 in einer mit der Achse 11 steif zusammengebauten Buchse 20 verdrehbar gelagert. Das Segel 12 ist hier rechteckig oder trapezförmig, und die Pieke des Segels 12 sind zu den, am Mast 10 steif, zweckmässigerweise mit Schweißverbindung befestigten Kreuzstäben 14 und 21 ausgebunden.

Selbstverständlich können auch die dreieckigen Segel 12 bei dieser Variante verwendet werden, dann ist aber der Kreuzstab 21 weggelassen. Das Lenkseil 13 ist ziemlich ausgestaltet.

Die Betakelung gemäss Abbildung 9 wurde übrigens zum, in Abbildung 10 dargestellten Schiffskörper ausgearbeitet. Hier schliesst das Deck 3 mit der Waagerechten einen Spitzwinkel ein, der Schiffskörper 1 ist



- 12 -

In Richtung seines Hecks abfallend und seine Hinterkante an der Wasserlinie oder unter der Wasserlinie angeordnet.

Der Segler liegt hier auf dem Bauch, teilweise im Wasser während der Segelfahrt. Die Betakelung gemäss Abbildung 9 ist mit Rücksicht auf den hiesigen begrenzten Bewegungsmöglichkeiten ausgestaltet, kann aber auch zum Schiffskörper I gemäss Abbildungen I - 3 verwendet werden.

In Abbildungen II - I2 ist die als Wasserfahrrad ausgestaltete Variante des Schiffskörpers I gemäss Abbildungen I - 3 in Seitenansicht und in Aufsicht dargestellt. In den Buchsen 5 ist hier eine Antriebsachse 22 verdrehbar gelagert, an deren Strecke zwischen den Schnabeln 4 sind zwei Pedale 23 in einer Kurbelwelle ähnlicher Weise ausgestaltet, während an den über die Seitenebenen des Schiffskörpers I hinausreichenden Enden der Antriebsachse 22 je ein Schaufelrad aufgekeilt ist.

Die zum Antrieb nötige Stütze ist dem Benutzer mit der besonders montierbaren Rücklehne 25 oder Griff 26 gesichert.

Der Schiffskörper gemäss Abbildungen I - 3 kann auch mit der beim Wettsegeln verwendeten sogenannten hohen Betakelung versehen werden. In diesem



- 13 -

Falle ist der Mast in dem in der Nähe der Vorderkante des Deckes ausgeformten Sitz in Senkrechtsstellung befestigt oder verdrehbar gelagert. Diese Variante kann übrigens - gemäss den Erfahrungen unserer Modellversuche - als kleines Spielzeug ausgeführt werden.

Der Schiffskörper kann auch mit Paddel angetrieben und gesteuert werden. Diese Möglichkeit kann zweckmässigerweise so ausgenutzt werden, dass an den Enden des Kreuzstabes 14 die Gabel 15 mit lösbarer Verbindung befestigt und in dieser Weise mit Paddeln ersetzt werden können.



- 14 -

PATENTANSPRÜCHE:

I. Mehrzweck-Katamaran-Schiffskörper, welcher aus zwei zusammenfallenden Einstellenschwimmkörpern, ferner aus einem Deck zusammengestellt ist und durch seine Zubehörteile mit Windkraft, mechanischer und/oder menschlicher Energie angetrieben werden kann, dadurch gekennzeichnet, dass der von der Nase des Schiffskörpers /1/ gerechnete Vorderteil des Schwimmkörpers /2/, zweckmässigerweise das erste Drittel der Gesamtlänge des Schiffskörpers /1/ als ein hervorragender Schnabel /4/ ausgestaltet ist, in den Schnabeln /4/ wenigstens je ein Paar, zur Symmetrieebene des Schiffskörpers /1/ senkrechte und miteinander als koaxiale, zweckmässigerweise von oben geöffnete Nuten ausgestaltete Buchsen /5/ ausgeformt sind, wo die am tiefsten liegende Komponent der Buchse/n/ /5/ bei der höchstzulässigen Belastung des Schiffskörpers /1/ oberhalb der Wasserlinie, zweckmässigerweise in deren Nähe liegt.

2. Schiffskörper gemäss Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das, von der Nase des Schiffskörpers /1/ gerechnet zweite/letzte Buchsenpaar /5/ unmittelbar vor der Vorderkante des Deckes /3/ angeordnet ist, dessen tiefstliegende Komponent in der Höhe der oberen Ebene des Deckes /3/, zweckmäss-



- 15 -

sigerweise in der Höhe der oberen Ebene des im Deck /3/ ausgeformten Sitzes /18/ liegt.

3. Schiffskörper gemäss Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass bei dem Heck des Schiffskörpers /1/ in dem Deck /3/ ein Sitz /8/ ausgeformt ist.

4. Schiffskörper gemäss Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass in dem Sitz /8/ ein Aussenbordmotor befestigt ist.

5. Schiffskörper gemäss irgendwelchem der Ansprüche 1 - 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Schnabel /4/ in der Nähe der Vorderkante des Deckes /3/ als Fussholz /6/ ausgestaltet sind.

6. Schiffskörper gemäss Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Vorderkante des Deckes /3/ oberhalb der Wasserlinie, während seine Hinterkante an der Wasserlinie oder unterhalb der Wasserlinie angeordnet ist.

7. Schiffskörper gemäss irgendwelchem der Ansprüche 1 - 6, dadurch gekennzeichnet, dass in dem gegebenen Buchsenpaar /5/ die Achse /11/ eine Mastkonstruktion /9/ von verkehrter T-Stellung kippbar gelagert ist.

8. Schiffskörper gemäss Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass



- 16 -

die beiden Enden der Achse /11/ zweckmässigerweise durch federnden Gurt mit dem Schiffskörper /1/ verbunden sind.

9. Schiffskörper gemäss Ansprüchen 7 und 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Mast /10/ und die Achse /11/ der Mastkonstruktion /9/ stell, zweckmässigerweise mit Schweißverbindung verbunden sind.

10. Schiffskörper gemäss Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass an der, nach dem Bug des Schiffskörpers /1/ liegenden Seite der Spitze des Mastes /10/ die obere Plek eines zweckmässigerweise in gleichschenkeliger Dreieckform hergestellten Segels /12/ aufgehängt ist.

11. Schiffskörper gemäss Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die unteren Pleke des Segels /12/ zu einem Kreuzstab /14/ gebunden sind, welcher von der Nase des Schiffskörpers /1/ gerechnet, hinter dem Mast /10/ angeordnet ist.

12. Schiffskörper gemäss Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass an beiden Enden des Kreuzstabes /14/ je eine an den Mast /10/ sitzbare Gabel /15/ montiert ist.

13. Schiffskörper gemäss Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass die Gabel /15/ mit



- 17 -

Schaufeln ersetzt sind.

14. Schiffskörper gemäss Anspruch 11 oder 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Kreuzstab /14/ mit einer Strupfe /16/ an dem Mast /10/ aufgehängt ist.

15. Schiffskörper gemäss irgendwelchem der Ansprüche 10 - 12 oder 14, dadurch gekennzeichnet, dass die unteren Pieke des Segels /12/ mit je einem Lenkseil /13/ versehen sind, welche gegebenenfalls zaumartig vereinigt sind.

16. Schiffskörper gemäss Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Mast /10/ in einer, mit der Achse /11/ steif verbundenen Buchse /20/ verdrehbar gelagert ist.

17. Schiffskörper gemäss Ansprüchen 11 und 16, dadurch gekennzeichnet, dass der Kreuzstab /14/ mit einer steifen, zweckmässigerweise Schweißverbindung zum Mast /10/ befestigt ist.

18. Schiffskörper gemäss Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass an dem Mast /10/ zwei Kreuzstäbe /14, 21/ steif, zweckmässigerweise mit Schweißverbindung befestigt sind und zwischen diesen viereckiges, zweckmässigerweise trapezförmiges Segel /12/ verspannt ist.



- 18 -

19. Schiffskörper gemäß Anspruch 9 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass der Mast /10/ von vorn mit Seil /17/ zu den Schnabeln /4/ ausgebunden ist.

20. Schiffskörper gemäß Anspruch 9 oder 16, dadurch gekennzeichnet, dass an der Mastkonstruktion /9/ eine Fläche einer Platte /19/ vom L-Querschnitt montiert ist, während deren andere Fläche an dem Deck /3/ oder am vorderen Sitz /18/ gestützt ist.

21. Schiffskörper gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Mast /10/ bei der Vorderkante des Deckes /3/ in senkrechter Lage steif oder verdrehbar befestigt ist.

22. Schiffskörper gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in dem gegebenen Buchsenpaar /5/ eine Antriebsachse /22/ verdrehbar gelagert ist, an deren Strecke zwischen den Schnabeln /4/ Pedale /23/ ausgestaltet sind, während an deren Enden je ein Schaufelrad /24/ aufgekeilt ist.



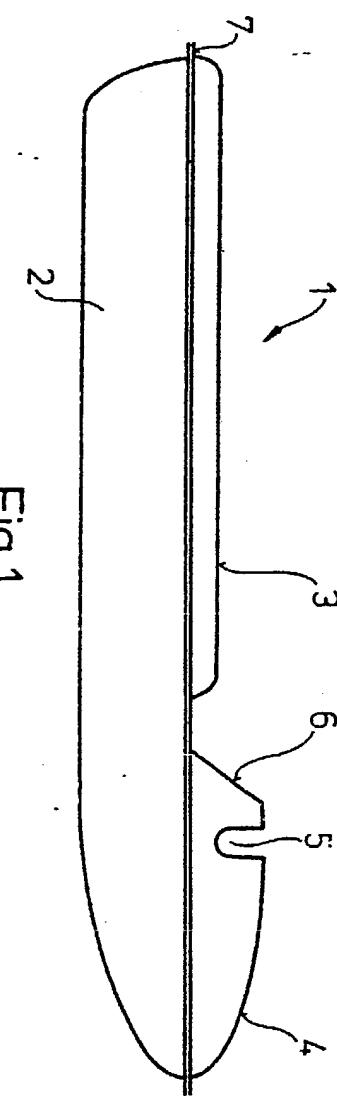


Fig.1

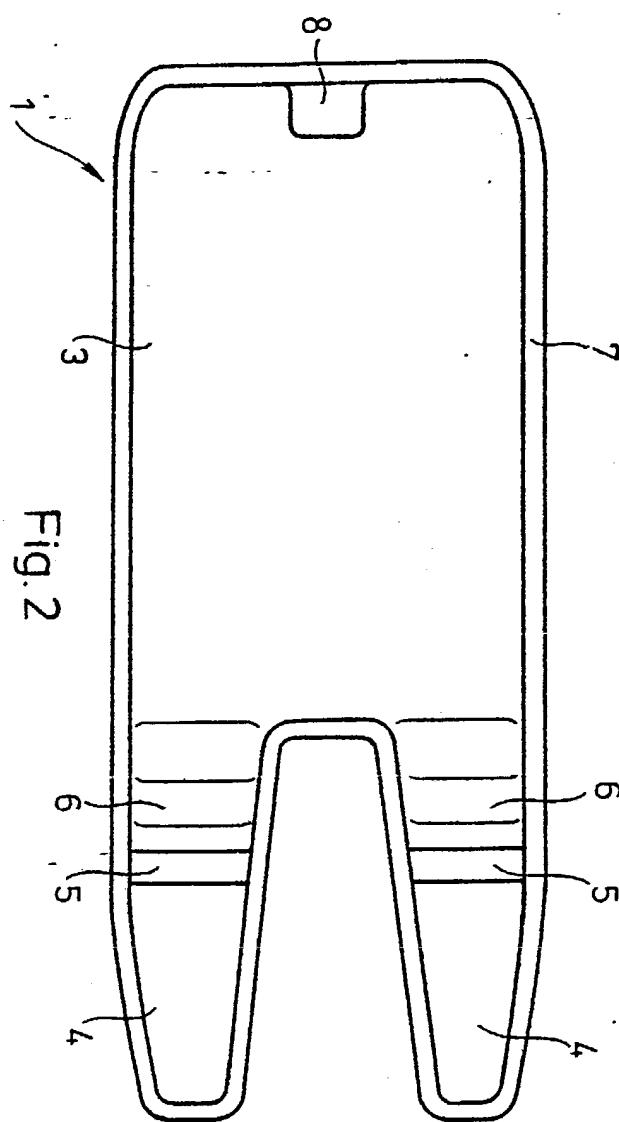


Fig. 2

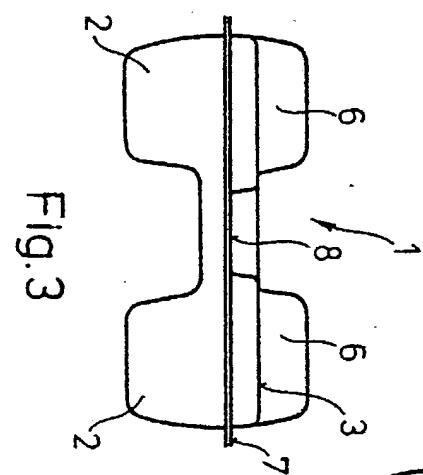


Fig. 3



2/5

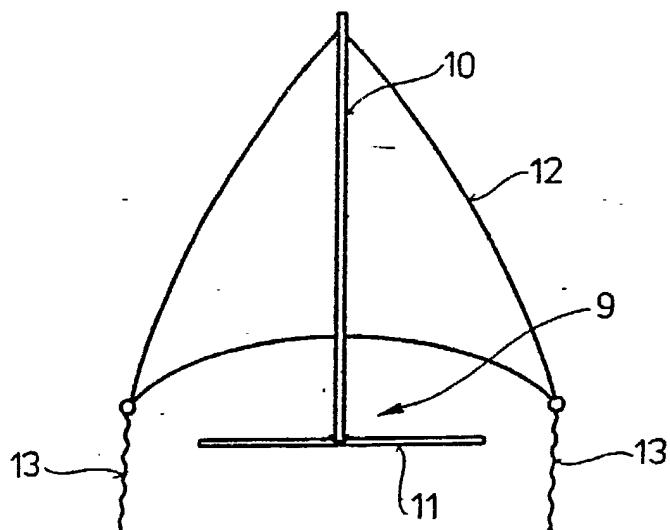


Fig. 4

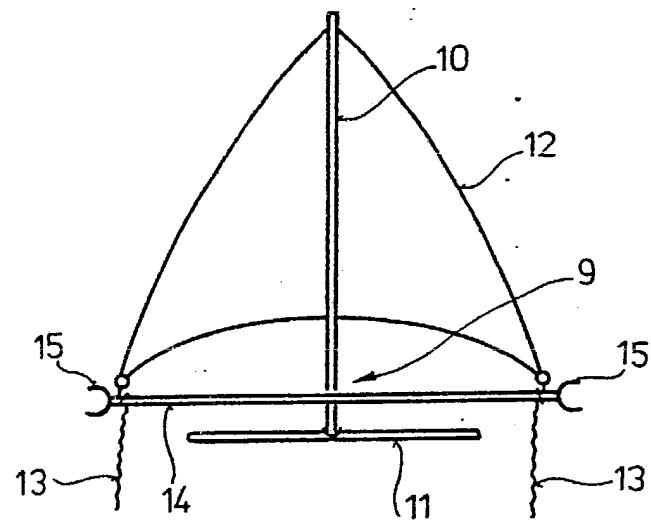


Fig. 5

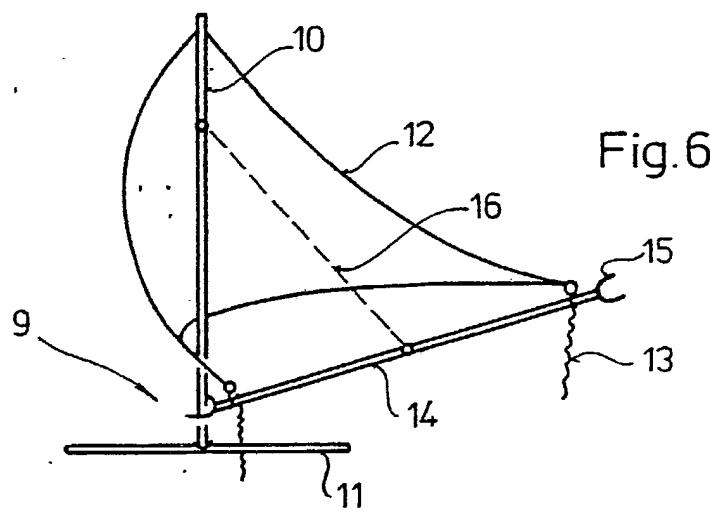


Fig. 6



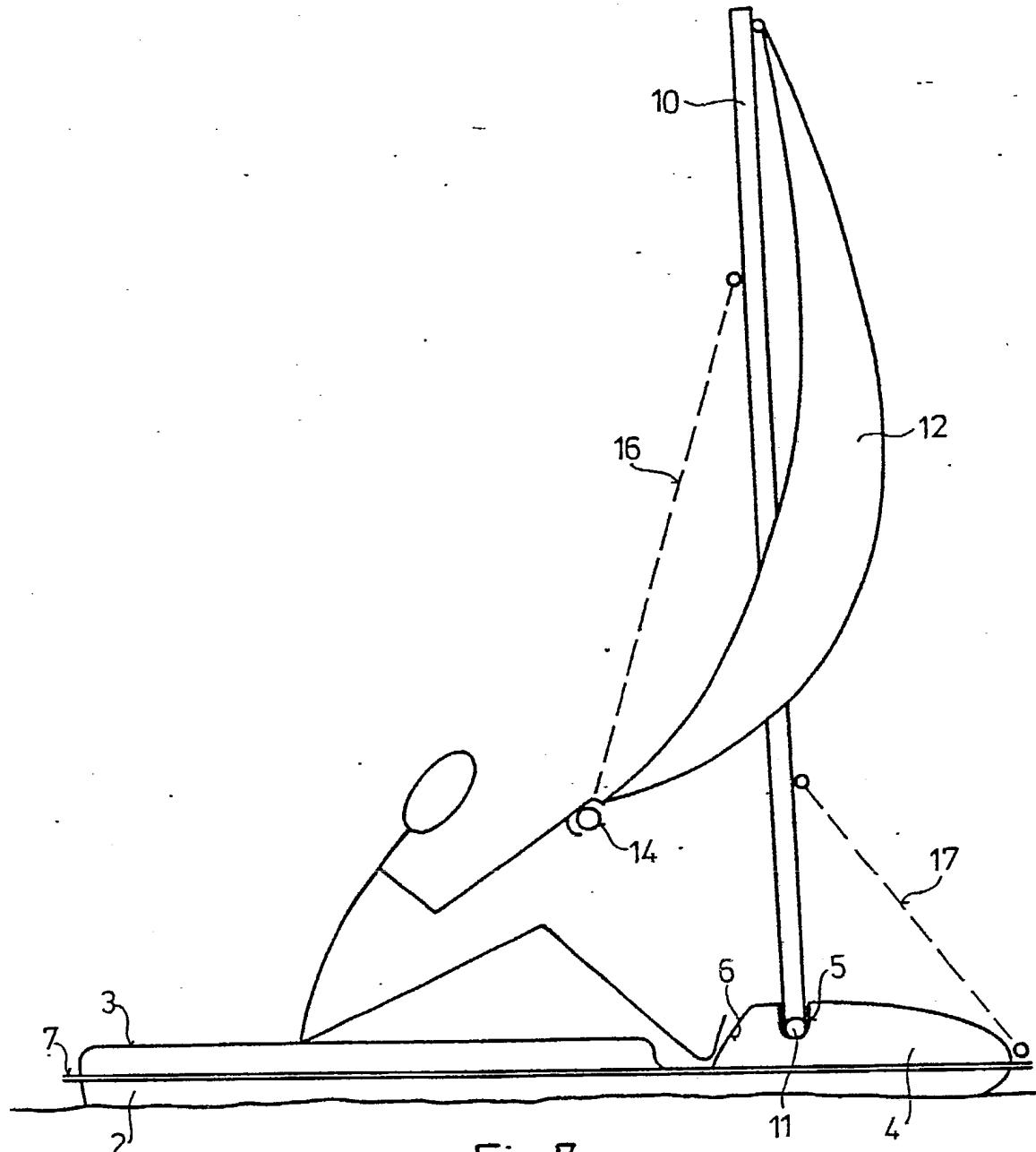


Fig. 7

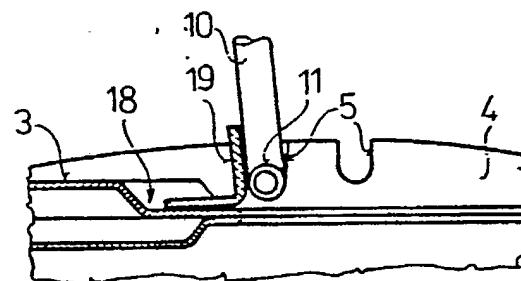


Fig. 8



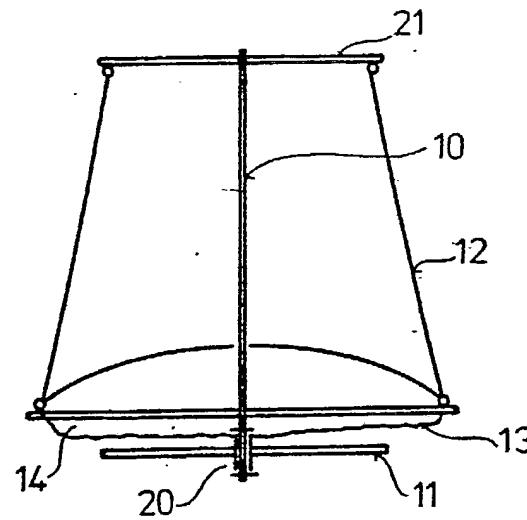


Fig. 9

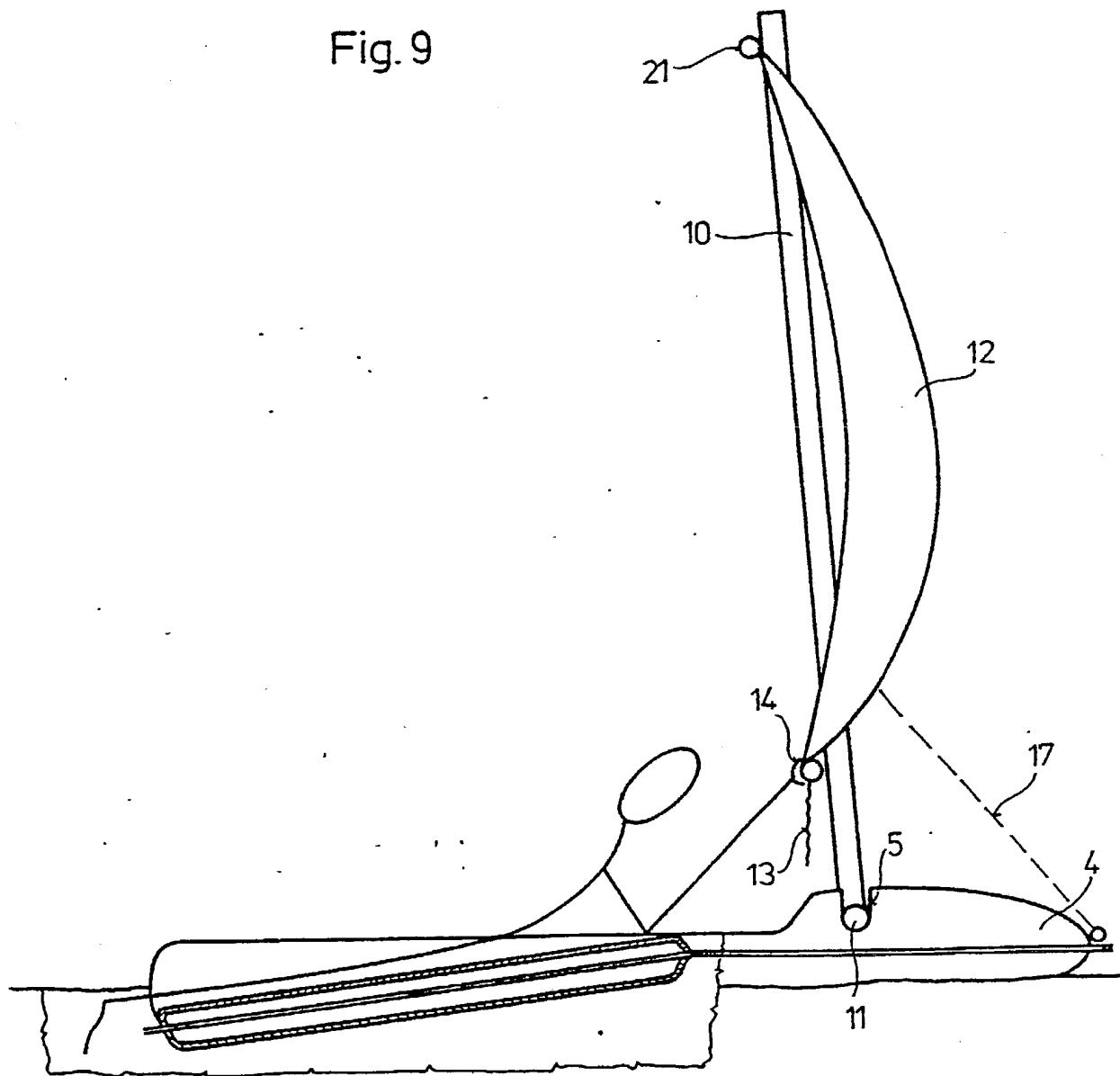


Fig. 10



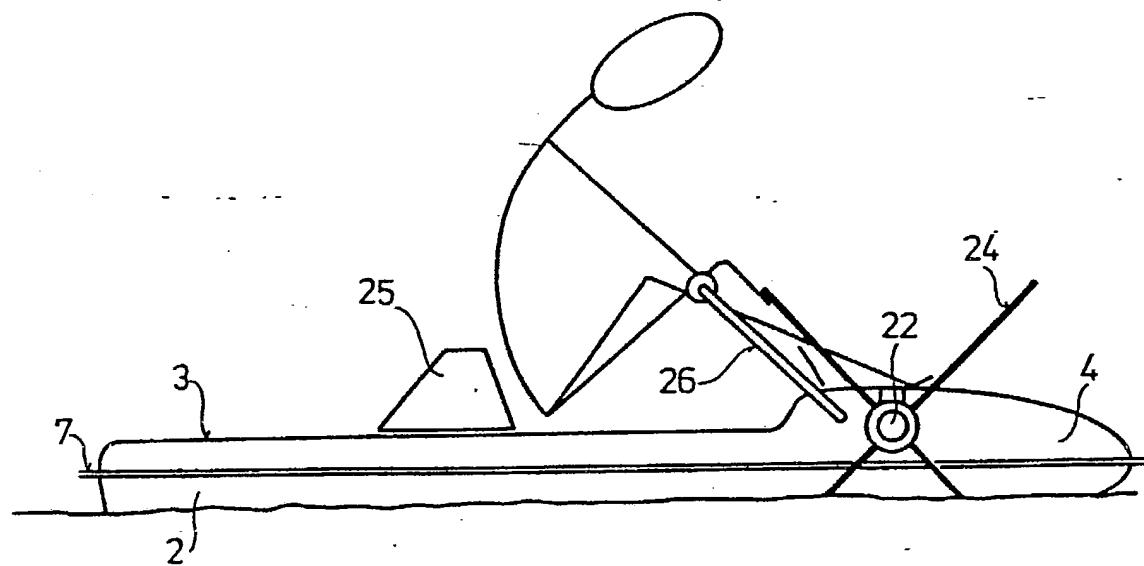


Fig. 11

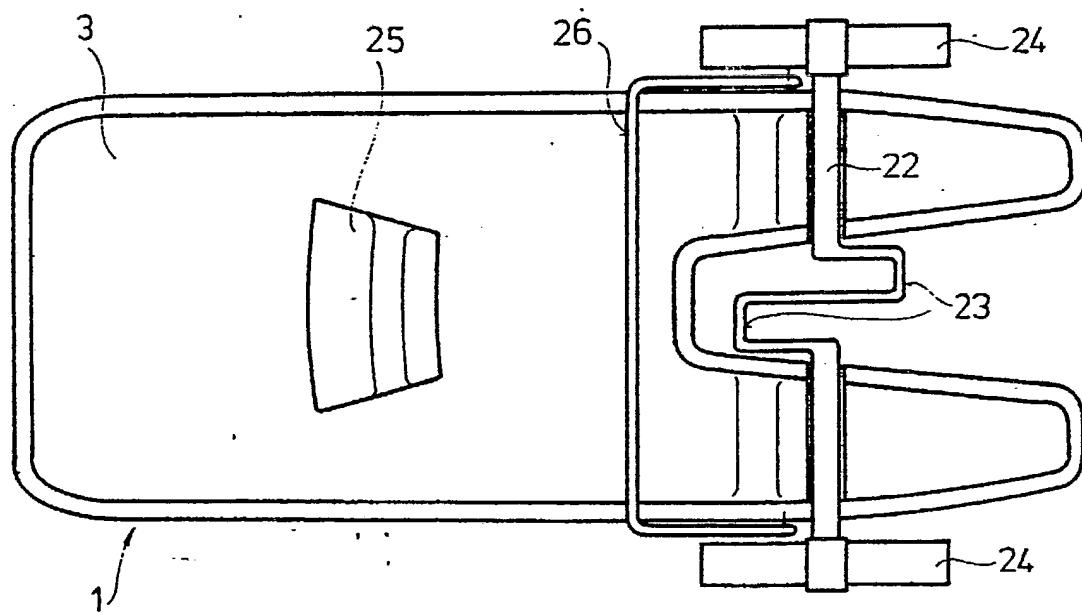


Fig. 12



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No PCT/HU82/00035

I. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER (If several classification symbols apply, indicate all) ³

According to International Patent Classification (IPC) or to both National Classification and IPC 3

B 63 B 1/12 , 35/72

II. FIELDS SEARCHED

Minimum Documentation Searched ⁴

Classification System	Classification Symbols			
IPC	B 63 b 1/10 -12, 35/72 ; B 63 h 9/00-10	US	114-39, 61;115-22,26	
IPC ²	B 63 B 1/10-12,35/72 ; B 63 H 9/00-10	FR	VI-2	
German	65 a 113 ; 65a ² 21,22	GB	113A;114C;B 7A.V	AU 92,4,6,8

Documentation Searched other than Minimum Documentation
to the Extent that such Documents are Included in the Fields Searched ⁵

III. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT ¹⁴

Category ⁶	Citation of Document, ¹⁶ with indication, where appropriate, of the relevant passages ¹⁷	Relevant to Claim No. ¹⁸
A	SU, A, 16539 (P.A. Orlovsky) 31 August 1930 (31.08.30)	18
A	US, A, 3349741 (R.A. Herbst) 31 October 1967 (31.10.67)	11
Y	US, A, 3473502 (J.M. Wittkamp) 21 October 1969 (21.10.69)	9
A	US, A, 3985090 (Harold J.Rineman) 12 October 1976 (12.10.76)	14,15
Y	GB, A, 1372642 (Henry Arthur Padwick) 6 November 1974 (06.11.74)	7,10,16, 19,21
A	DE, A1, 2164255 (Loibl , Peter) 28 June 1973 (28.06.73)	22
A	DE, A1, 2700586 (Carn, Patrick , Quimper) 14 July 1977 (14.07.77)	12
Y	FR, A1, 2453775 (TIJOUX Pierre) 07 November 1980 (07.11.80)	3,17

* Special categories of cited documents: ¹⁵

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

IV. CERTIFICATION

Date of the Actual Completion of the International Search ¹⁹	Date of Mailing of this International Search Report ²⁰
22 September 1982 (22.09.82)	10 October 1982 (10.10.82)
International Searching Authority ²¹	Signature of Authorized Officer ²²

FURTHER INFORMATION CONTINUED FROM THE SECOND SHEET

V. OBSERVATIONS WHERE CERTAIN CLAIMS WERE FOUND UNSEARCHABLE ¹⁰

This International search report has not been established in respect of certain claims under Article 17(2) (a) for the following reasons:

1. Claim numbers _____, because they relate to subject matter ¹² not required to be searched by this Authority, namely:

2. Claim numbers 4, 8, 13 because they relate to parts of the international application that do not comply with the prescribed requirements to such an extent that no meaningful international search can be carried out ¹², specifically:

The outboard motor according to claim 8 and the blades according to claim 13 are not described as to their constructive features in the application and are missing in the drawings.

VI. OBSERVATIONS WHERE UNITY OF INVENTION IS LACKING ¹¹

This International Searching Authority found multiple inventions in this International application as follows:

1. As all required additional search fees were timely paid by the applicant, this International search report covers all searchable claims of the international application.
2. As only some of the required additional search fees were timely paid by the applicant, this International search report covers only those claims of the international application for which fees were paid, specifically claims:
3. No required additional search fees were timely paid by the applicant. Consequently, this International search report is restricted to the invention first mentioned in the claims; it is covered by claim numbers:
4. As all searchable claims could be searched without effort justifying an additional fee, the International Searching Authority did not invite payment of any additional fee.

Remark on Protest

- The additional search fees were accompanied by applicant's protest.
- No protest accompanied the payment of additional search fees.

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EU82/00035

I. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDS (bei mehreren Klassifikationsymbolen sind alle anzugeben)³

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder sowohl nach der nationalen Klassifikation als auch nach der IPC

B63B 1/12,35/72

II. RECHERCHIERTE SACHGEBIETE

Recherchierte Mindestpräzisie⁴

Klassifikationssystem	Klassifikationssymbolen		
IPK ²	B63B1/10-12,35/72;B63H9/00-10	US 114-39,61;115-22,26	
IPK ²	B63B1/10-12,35/72;B63H9/00-10	FR VI-2	
DPK	65a113;65a21,22	GB 113A;114C;B7A,V	AU 92.4,6,8

Recherchierte nicht zum Mindestpräzisie gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Sachgebiete fallen⁵

III. ALS BEDEUTSAM ANZUSEHENDE VERÖFFENTLICHUNGEN¹⁴

Art +	Kennzeichnung der Veröffentlichung, ¹⁰ mit Angabe, soweit erforderlich, der in Betracht kommenden Teile ¹⁷	Betr. Anspruch Nr. ¹⁸
A	SU,A,16539(P.A.Orlovsky) 31 August 1930 (31.08.30)	18
A	US,A,3349741(R.A.Herbst) 31 Oktober 1967 (31.10.67)	11
Y	US,A,3473502(J.M.Wittkamp) 21 October 1969 (21.10.69)	9
A	US,A,3985090(Harold J.Rineman) 12 October 1976(12.10.76)	14,15
Y	GB,A,1572642(Henry Arthur Padwick) 06 November 1974(06.11.74)	7,10,16, 19,-21
A	DE,A1,2164255(Loibl,Peter) 28 Juni 1973 (28.06.73)	22
A	DE,A1,2700586(Carn,Patrick,Quimper) 14 Juli 1977(14.07.77)	12
Y	FR,A1,2453775(TIJOUX Pierre) 07 November 1980(07.11.80)	3,17

+ Besondere Arten von angegebenen Veröffentlichungen:¹⁵

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert

"E" frühere Veröffentlichung, die erst am oder nach dem Anmeldedatum erschienen ist

"L" Veröffentlichung, die aus anderen als den bei den übrigen Arten genannten Gründen angegeben ist

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"?" Veröffentlichung, die vor dem Anmeldedatum, aber am oder nach dem beanspruchten Prioritätsdatum erschienen ist

"†" Spätere Veröffentlichung die am oder nach dem Anmeldedatum erschienen ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben wurde

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung

IV. BESCHEINIGUNG

Datum des tatsächlichen Abschlusses der Internationalen Recherche²

22 September 1982(22.09.82)

Abgabedatum des internationalen Recherchenberichts²

10/Oktober 1982(10.10.82)

Internationale Recherchenbehörde¹

ISA/SU

Unterschrift des bevoilsmächtigten Beamten²⁰

/ (V.Kszankov)

FORTSETZUNG DER ANGABEN VOM ZWEITEN BLATT

V. BEMERKUNGEN ZU DEN ANSPRÜCHEN, DIE SICH ALS NICHT RECHERCHIERBAR ERWIESEN HABEN ¹⁰⁾

Dieser internationale Recherchenbericht geht gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe a aus folgenden Gründen auf einige Ansprüche nicht ein:

1. Ansprüche Nr., weil sie sich auf Gebiete beziehen, in bezug auf die diese Behörde nicht zur Durchführung einer Recherche verpflichtet ist, nämlich

2. Ansprüche Nr. 4, 8, 13, weil sie sich auf Teile der internationalen Anmeldung beziehen, die den vorgeschriebenen Anforderungen so wenig entsprechen, daß eine sinnvolle Recherche nicht durchgeführt werden kann ¹³⁾, insbesondere
Der Aussenbordmotor gemäß Anspruch 4, der federnde gurt gemäß Anspruch 8 und die Schanfeln gemäß Anspruch 13 sind konstruktiv in der Anmeldeschrift nicht erläutert und fehlen in den Zeichnungen

VI. BEMERKUNGEN BEI MANGELNDER EINHEITLICHKEIT DER ERFINDUNG ¹¹⁾

Die internationale Recherchenbehörde hat festgestellt, daß diese internationale Anmeldung mehrere Erfindungen enthält:

1. Da der Anmelder alle erforderlichen zusätzlichen Recherchengebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht auf alle recherchierbaren Ansprüche der internationalen Anmeldung.
2. Da der Anmelder nur einige der erforderlichen zusätzlichen Recherchengebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht nur auf die Ansprüche der internationalen Anmeldung, für die Gebühren gezahlt worden sind, also auf die folgenden Ansprüche:

3. Der Anmelder hat die erforderlichen zusätzlichen Recherchengebühren nicht rechtzeitig entrichtet. Dieser internationale Recherchenbericht beschränkt sich daher auf die zuerst in den Ansprüchen erwähnte Erfindung; sie ist in folgenden Ansprüchen erfaßt:

Bemerkung hinsichtlich eines Widerspruchs

- Die zusätzlichen Gebühren wurden vom Anmelder unter Widerspruch gezahlt.
- Die Zahlung zusätzlicher Gebühren erfolgte ohne Widerspruch.